

学校编码: 10384

分类号____密级____

学号: 10320111152167

UDC____

廈門大學

碩 士 學 位 論 文

泉州海洋性聚落变迁及港市形成

The Evolution From Marine settlements to Port City of

Quanzhou

刘学奎

指导教师姓名: 王新天 助理教授

专 业 名 称: 考古学及博物馆学

论文提交日期: 2014 年 4 月 22 日

论文答辩时间: 2014 年 5 月 18 日

学位授予日期:

答辩委员会主席:

评阅人:

2014 年 5 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

内容摘要

上世纪三十年代以来，相关学者从考古学、人类学、海外交通史、航海史、海港史、造船史、中西文化交流史等角度对泉州港市进行了细致入微、汗牛充栋的研究，但是鲜有学者关注泉州海洋性聚落城市的形成过程，即使有所关注也多被汉文史籍所左右，得出汉人南迁、经济重心南移、海上丝绸之路取代陆上丝绸之路等原因导致泉州港市兴起的不实结论。本文拟在前人研究的基础上，从海洋人文的全新视角，以考古资料为基础，细致剖析自新石器时代晚期以来泉州海洋性聚落的变迁与港市的形成过程，勾勒出泉州海洋聚落与文化土著生成、汉越融合和“华南汉人”传承的生动画面。

新石器至汉代，泉州海洋聚落表现为背山面水、以海为生的贝丘遗址，多分布于晋江流域及其支流两岸的丘陵坡地之上，捕捞贝类在其经济生活中占有重要地位。三国西晋时期，随着汉人对晋江流域的开发，原本遁逃山林的越人始出，汉越杂处，聚落渐蕃，吴永安三年（260 年）、晋太康三年（282 年）相继于今南安丰州设东安县和晋安郡。南朝丰州画像砖墓中的域外僧人形象和料珠等舶来品的发现，显示早在六朝时期泉州就已经形成了开放的海洋性文化。晋唐时期，随着中央政府对泉州地区控制力的加强，四四方方、中轴对称、前市后朝的中原衙城形制被移植于晋江北岸，但其选址却重叠于原有海洋聚落之上，并逐步由西北狮子山南麓向东南海滨迁移。晚唐五代，偏安一隅的地方割据势力越来越重视商业在地方经济中的重要地位，沿江筑城以卫民和护商，打破了方形的局限而扩建为梯形的罗城。北宋元祐二年（1087 年）市舶司的设置使得泉州由地方性港口一跃而为全国性大港，表明长期以来的泉州海上贸易获得了官方的认可和支持，也具备了较大的对商贸有益的区域经济自主权。淳熙元年（1174 年）至咸淳二年（1266 年），泉州郡守或提舶先后在九日山举行了十次祈风活动并勒石为记，“通远王”这一土著神灵伴随祈风活动被地方政府改造成为官方化海上远行保护神，生动体现了汉越融合的过程。南宋至元，泉州成为东方第一大港市，伊斯兰文化、基督教文化、犹太文化、印度文化、摩尼教文化、中国文化等在泉州城内外形成了多元并存的格局，城市不断南扩，商业中心南移至泉南诸蕃杂居之地，按街巷自然划分的厢坊制度取代了等级森严的里坊制，商品经济的活跃使得“市”的束缚被完全突破，泉州城呈现出“市井十洲人”的盛况。元末亦思巴奚叛乱后，侨

居泉州的外族人或逃或散，泉州港市的发展进程被打断。明清，随着中央政府对泉州地区控制力的加强和海禁政策的实施，泉州城海洋性聚落城市色彩逐步淡化，其海洋聚散功能也由郡城转移至安海、围头等外围走私小港。

关键词：泉州；海洋聚落；港市形成

厦门大学博硕士论文摘要库

Abstract

Since the 1930s, the relevant scholars had done a lot of researches on the port city of Quanzhou from the perspectives of archaeology, anthropology, history of oversea transportation, history of navigation, history of harbor, history of shipbuilding, history of Chinese-Western cultural exchanges and so on. But few scholars pay attention to the formation process of maritime city. Even though some scholars did, they made the false conclusion that the Han people's migrating south, the economic center's moving south and the replacement of Continental Silk Road with Maritime Silk Road were the reasons of the rise of this port city. On the basis of previous studies and archaeology material, this paper is tempting to analyze in detail, the changes of maritime settlement and formation of port city from the late Neolithic, and outline a vivid picture of the fuse of the maritime culture with native culture.

From the New Stone Age to Han dynasty, Quanzhou maritime settlements were in the form of shell mounds which fronted water and backed hills, and spreaded over Jin Jiang Waters. Shells harvesting played an important role in its economy.

In the period of Three Kingdoms to Jin dynasty, with the Hans' exploitation of Jin Jiang Waters, the Yue people who lived among the mountains and forests began to come out. And at the intersection of living area of Han and Yue, there boomed the settlements. Dong'an County and Jin'an County were founded successively in today's Fengzhou, Nan'an at the year of 260 AD and 282 AD. The discoveries of the imported goods as to portrait of foreign monk and jade beads from portrait brick tombs in Nan'an Fengzhou showed that Quanzhou formed the open maritime culture as early as Six dynasties.

In Jin and Tang dynasty, the central government strengthened the control of the Quanzhou area, so that there appeared in the north shore of Jin Jiang River the square and axisymmetric shape of city constructions, which were only built in the central plain before. But its location was founded on the original maritime settlement, moving away gradually from the northwest of Shizi Mount to the southeast coastal.

In late Tang and the Five dynasty, Provincial local kingdoms Paid more and more attention to business as an important role of the local economy. The city was built along

the river to defend the people and protect the development of the business, thus breaking the limitation of the square and expanded to a trapezoidal city. After the setting up of ShiBo Department in 1087, Quanzhou developed from a small local port to a big national port. It showed that its maritime trades for a long time won the official recognition and support, and also showed that it had a greater regional economic autonomy, which would contribute to the development of business trade.

From Chunxi first year (1174) to Xianchun second years (1266), the Mayor of Quanzhou had held ten times pray wind activities on Jiuri Mount and Carved in stone for the record. The Indigenous deities "Tongyuan God" had been transformed to an sea travel's protector by the local government through the pray wind activity reflected the fusion process of Han and Yue Vividly.

From the Southern Song dynasty to Yuan dynasty, Quanzhou became the biggest port city in the Orient. Islamic culture, Christian culture, Jewish culture, Indian culture, Manichaeism culture and Chinese culture both inside and outside the Quanzhou city formed the pattern of co-existence. With the expansion of city to the south, and the business center's moving to the south, the system of compartment in which the inhabitations were naturally devided was replaced by the hierarchial neighborhood system, The activity of the commodity economy completely break through the shackles of The "city". Quanzhou city presented the grand occasion " People around comes from thousands miles away".

After Yisibaxi Rebellion in the late Yuan dynasty, Foreigners who lived in Quanzhou fled away. So, the process of Quanzhou's development was interrupted. In Ming and Qing dynasty, With the central government's strengthening the control of the Quanzhou area and carrying out the policy of forbidding sea voyages, the oceanic characteristics of Quanzhou City gradually faded. And it was transferred to the outlying counties of smuggle like Anhai , Weitou and so on.

Keywords: Quanzhou; Marine settlement; Formation of Port city

目录

绪论	1
第一章 自然地理概况	8
1.1 自然地理概述	8
1.2 自然环境的变化	9
第二章 早期海洋性聚落的初步发展	13
2.1 闽南沿海地区早期古文化发展序列	14
2.2 早期海洋性聚落的发展	15
第三章 东汉六朝海洋性聚落的转变	27
3.1 从郡县设立看社会发展	27
3.2 从墓葬材料看汉越融合和夷夏杂居	28
3.3 从手工业遗迹看经济发展	32
3.4 泉州城市的初现	33
第四章 唐、五代至北宋城市功能的转变	35
4.1 晋唐丰州城和唐子城的政治城市色彩	35
4.2 唐代泉州“迁治”背后的社会原因	37
4.3 唐、五代至宋泉州的海外贸易	38
4.4 城市空间形态和结构的变化	40
第五章 南宋、元海洋性城市的布局	44
5.1 城址变迁与城市格局	44
5.2 道路与港口体系	46
5.3 经济腹地	52
5.4 宗教分布	55
第六章 余论	59
参考文献	63
致 谢	67

Contents

Introduction.....	1
Chapter 1. Overviews on the physical geography	8
1.1 Summary	8
1.2 Changes of the natural environment	9
Chapter2.The primary development of the maritime settlement	13
2.1 The sequence of development of ancient cultures in the coast areas of South Fujian Province.....	14
2.2 The development of the primary maritime settlements	15
Chapter3. The transformation of maritime settlement in Eastern Han Dynasty and Six Dynasty.....	27
3.1 Social development from the perspective of the setting of county	27
3.2 Views of the integration of Han and Yue and the migration of the Xia nationality and Yi nationality	28
3.3 Views on the development of economy based on the sites of workshops.....	32
3.4 The emergence of the cities in Quanzhou.....	33
Chapter4. The transformation of the functions of city from Tang Dynasty to Northern Song Dynasty.....	35
4.1 The political overtone of Fengzhou city and Tangzi City in the period of Jin Dynasty and Tang Dynasty	35
4.2 The social reasons behind the “migration and governance” of Quanzhou in Tang Dynasty	37
4.3 Overseas trade of Quanzhou in the period from Tang Dynasty to Song Dynasty	38
4.4 The changes of spatial form and structure of Quanzhou city	40
Chapter 5. The locations of maritime city in Southern Song Dynasty	

and Yuan Dynasty)	44
5.1 The changes of city site and its patterns	44
5.2 Roadway and port systems	46
5.3 Economic Hinterland	52
5.4 The distribution of the the religions.....	55
Chapter 6. Conclusion	59
Reference.....	63
Acknowledgement	67

绪 论

1、研究缘起

海洋是人类活动的重要舞台，人类在与海洋进行广泛的互动历史进程中，创造了精彩而辉煌的海洋文化。历史学及考古学的研究表明，中国文化不是单一的文化，而是一个复杂的组合体。费孝通先生的“多元一体格局”准确而鲜明地概括了中华文化的内在特征。同样，严文明先生的考古区系类型学研究为我们描画出了一幅令人惊叹的中华文明“重瓣花朵”的图景。考古发现证明，早在新石器时代处于沿海地区的人们就已经创造了不同于内陆的文化。海洋性文化和陆地性文化一样，是中国古代和现实人文关系中两个最基本的传统。文化是人类适应环境的结果，不同的环境对人类历史发展的制约是不同的。正如吴春明教授指出的“这两个传统不但是不同民族文化群体的性质差异，更是地理位置差异所缔造的两个完全不同的文化适应形态。”^①

长久以来，历史学界受传统史学观念的影响，往往关注于对以农业社会为核心的社会经济史的研究，造成了“海洋因素很少被置于观察的视野之内”、“历史学对于海洋缺乏应有的热情。”^②尽管不少学者对海洋社会经济的某些单项课题进行研究，取得了不少成果，诸如中西交通史、海外贸易史、海外移民史、港口发展史等，但缺乏站在海洋文明发展史的高度进行学科的构建。20 世纪 90 年代以来，随着历史学界对海洋史学的反思，尤其是杨国桢先生提出建立“中国海洋社会经济史”的研究框架，改变了海洋社会经济史研究的面貌。海洋史学的意识得到了进一步提升，“海洋人文”开始成为研究的对象。对于“海洋人文”的研究，杨国桢先生指出要“站在中国社会经济史学的立场，运用‘科际整合’研究方法，重新思考‘海洋历史’与‘陆地历史’的关系，重新评估‘海洋历史’在中国历史人文中的地位。”^③他之所以提出“科际整合”的研究方法，是因为海洋文化包含多方面与多层面的信息，它的历史构建需要多种学科的参与。海洋社会经济史的多维视野是学术发展的新趋势，通过对这一学术趋势的思考，我们发现“海洋考古学正是社会经济史学多维视野的新环节。”^④

① 吴春明：《试说海洋考古与社会经济史学的整合》，《中国社会经济史研究》，1999 年第 1 期。

② 杨国桢：《关于中国海洋社会经济史的思考》，《中国社会经济史研究》，1996 年第 2 期。

③ 杨国桢：《关于中国海洋社会经济史的思考》，《中国社会经济史研究》，1996 年第 2 期。

④ 吴春明：《试说海洋考古与社会经济史学的整合》，《中国社会经济史研究》，1999 年第 1 期。

海洋考古是考古学的一个新的领域。西方海洋考古学的发展从一开始就被置于社会历史与人文的学术研究上。在探讨海洋社会文化方面,海洋考古学具有相当的潜力。吴春明教授指出“由于古代人类海洋活动是多方面的,因此海洋考古的学术领域也是多方面、多层次的,主要包括沉船考古、海港考古和海洋聚落考古等三大领域。它们对于海洋社会经济史学都是有为可作的”。^①如何通过海洋文化遗存的研究来复原海洋社会背后的文化内涵,即考古学研究的“透物见人”?这正是笔者的感兴趣之处。

上世纪三十年代以来,多元文化并存的泉州地区逐步引起历史学家、考古学家和人类学家等人文社科学者的极大兴趣。中山公园唐墓、外来宗教石刻、后渚湾宋代海船、南安大盈青铜器、德化屈斗宫窑、皇冠山南朝墓群等遗存的相继发现一步步将泉州历史与考古研究推向高潮。相关学者分别从考古学、人类学、海外交通史、航海史、海港史、造船史、中西文化交流史等角度对泉州港市进行了细致入微的研究。相关研究成果可谓汗牛充栋,仅泉州地方史期刊就相继有《泉州文史》、《泉州文史研究》、《泉州文史资料》、《海交史研究》等数种。但是鲜有学者关注泉州海洋性聚落城市的形成过程,即使有所关注也多被汉文史籍所左右,得出汉人南迁、经济重心南移、海上丝绸之路取代陆上丝绸之路等原因导致泉州港市兴起的不实结论。本文拟在前人研究的基础上,从海洋人文的全新视角,以考古资料为基础,细致剖析自新石器时代晚期以来泉州海洋性聚落的变迁与港市的形成过程,勾勒出泉州海洋聚落与文化土著生成、汉越融合和“华南汉人”传承的生动画面。

2、学术史回顾

二十世纪九十年代以前,学术界对于泉州港口与城市的调查研究十分丰富,主要分为史前海洋聚落的调查与研究、历史时期史迹的调查与研究、海外交通史研究、泉州港口与城市研究等,这些丰富的调查与研究成果为泉州海洋性聚落研究以及港市研究提供了诸方面的认识。

对泉州地区史前海洋性聚落的生成的认识离不开考古调查与研究。泉州地区考古肇始于1936年4月林惠祥、郑德坤、庄为玠等诸位先生对泉州中山公园唐

^① 吴春明:《试说海洋考古与社会经济史学的整合》,《中国社会经济史研究》,1999年第1期。

墓的考古发掘。^①厦门大学庄为玳教授在抗战时期路过南安市的南安八尺岭发现了一件石铤。1948年林惠祥教授专门去南安调查。到现在为止,发表的调查与发掘报告有:林惠祥:《福建南部的新石器时代遗址》,(《考古学报》第八册,1954年)。林惠祥等:《1956年厦门大学考古实习队报告》,(《厦门大学学报》(社科版)1956年6期)。福建省文管会:《闽南新石器时代遗址的调查》,(《考古》1961年5期)。泉州海外交通史博物馆:《福建晋江丰州地区考古调查》,(《考古》1961年4期)。庄锦清、林华东:《福建南安大盈出土青铜器》,(《考古》1977年3期)。林聿亮等:《福建惠安涂岭新发现的古文化遗址》,(《考古》1990年2期)。近年出版的《福建晋江流域考古调查与研究》^②一书汇集了晋江流域全面而系统调查的成果。这本书不仅提供了泉州晋江流域史前文化的发展面貌,而且为进一步对该地区进行海洋性聚落研究提供了珍贵的材料。蔡保全教授的《地理、移民:泉州南朝以前经济形态特征》,从泉州发现的贝丘遗址探讨了南朝以前泉州的经济形态。黄展岳先生的《泉州南朝以前的历史考古问题》基于已有的考古发现,就泉州史前史研究的许多问题进行了详细的论述,对于研究泉州史前海洋性聚落具有很大的指导意义。

泉州历史时期海外交通史迹的调查与研究同样取得了丰富的成果。20世纪30年代,有关泉州海外交通的文物史迹研究开始受到重视,如1928年,张星烺到泉州实地调查,勘查了清净寺、先贤墓、郑和行香碑等,撰写《泉州访古记》,使这座古代名城引起了人们的注意。到了20世纪50年代,国内学者对宗教石刻进行了广泛的收集、整理与研究,如吴文良先生多方收集有关海外交通的宗教石刻,并于1957年出版《泉州宗教石刻》一书。

1974年,在泉州后渚港调查、发掘了一艘南宋海船,引发了对泉州港历史研究的热潮。围绕泉州港考古与历史进行研究,先后出版了一批有影响力的专著,如文物出版社编写的《泉州港与古代海外交通》^③、庄为玳的《古刺桐港》^④、庄为玳等编写的《海上丝绸之路的著名港口—泉州》^⑤、李玉昆的《泉州海外交通

① 庄为玳:《泉州唐初古墓发掘始末》,《海上集》,厦门大学出版社1996年,第126页。

② 福建晋江流域考古调查队:《福建晋江流域考古调查》,科学出版社,2010年5月第一版。

③ 文物出版社:《泉州港与古代海外交通》,1982年。

④ 庄为玳:《古刺桐港》,厦门大学出版社,1989年。

⑤ 庄为玳、庄景辉、王连茂:《海上丝绸之路的著名港口—泉州》,海洋出版社,1989年。

史略》^①、李东华的《泉州与我国中古的海上交通》^②、庄景辉的《泉州港考古与海外交通史研究》^③等。这些研究以海外交通史迹的调查为基础，结合历史学的材料，探讨了泉州港的海外交通史、海外贸易史、港口形成与变迁等问题，丰富了对泉州港的认识。除了专著之外，相关的论文可谓不胜枚举，其中以探讨港口的兴衰、海外贸易等内容占大多数。这类论文有：沈玉水的《明清时期泉州港的海外交通贸易衰落原因初探》^④和《明代泉州港并“不衰微”——与李东华先生商榷》^⑤、吴泰、陈高华的《宋元时期的海外贸易与泉州港的兴衰》^⑥、林汀水的《略谈泉州港兴衰的主要原因》^⑦、王四达的《宋元泉州港繁荣原因新探》^⑧、傅宗文的《宋代泉州港的崛起与港口分布》^⑨、陈达生的《论蕃坊》^⑩等。

“港为城用，城以港兴”，泉州港市的研究离不开对泉州城市的研究。泉州城市的研究主要集中于对泉州城址的考证。有关学者对泉州历代城址的考证主要通过文献记载和考古发掘资料。1980年代，陈允敦、庄为玠在《泉州文史》第二、三期合刊上，分别发表《泉州古城址踏勘纪要》和《泉州历代城址的探索》两篇文章，探讨泉州城的子城与罗城的先后问题。此后，两位先生继续就这一问题进行两次的讨论¹¹。在此基础上，庄景辉教授也发表《泉州子城考》¹²和《泉州罗城考》¹³，对泉州古城和罗城进行了详细的考证。当然，还有一些学者对泉州城址进行研究，在此不一一叙述。这些研究探讨了古泉州城的具体分布，对我们认识泉州城市发展具有很大的帮助。历年来泉州六朝墓葬的调查与研究也为研究泉州早期历史提供了丰富的资料。

以上所述有关泉州港口与城市的史迹调查研究主要是从海外交通史或者海外贸易史的角度进行，较少对泉州地区社会经济的综合研究，并且在研究中对港

① 李玉昆：《泉州海外交通史略》，厦门大学出版社，1995年。

② 李东华：《泉州与我国中古的海上交通》，台湾学生书局，1986年。

③ 庄景辉：《泉州港考古与海外交通史研究》，厦门大学出版社，1989年。

④ 沈玉水：《明清时期泉州港的海外交通贸易衰落原因初探》，《泉州文史》，1980年，第4期。

⑤ 沈玉水：《明代泉州港并“不衰微”——与李东华先生商榷》，《泉州文史》1989，第10期。

⑥ 吴泰、陈高华：《宋元时期的海外贸易与泉州港的兴衰》，《海交史研究》1987、创刊号。

⑦ 林汀水：《略谈泉州港兴衰的主要原因》，《厦门大学学报》，1984年，第1期。

⑧ 王四达：《宋元泉州港繁荣原因新探》，《华侨大学学报》，1989年，第2期。

⑨ 傅宗文：《宋代泉州港的崛起与港口分布》，《厦门大学学报（哲学社会科学版）》，1985年S1期。

⑩ 陈达生：《论蕃坊》，《海交史研究》，1988年，第14期。

11 参见庄为玠的两篇文章《泉州古城址的再探索》（《晋江地区社联通讯》1985年第4期）和《三探泉州古城址》（《泉州学刊》1986年第5期），以及陈允敦的两篇文章《期望庄为玠教授对泉州古城的三探索》（《泉州学刊》1986年第2期）和《泉州子城和罗城的创建孰先孰后》（《泉州市志编撰委员会印，1987年）。

12 庄景辉：《泉州子城考》，《福建文博》，1988年第1期。

13 庄景辉：《泉州罗城考》，《海交史研究》，1988年第2期。

口与城市二者之间的关系探讨较少。对泉州海洋聚落城市的发展认识多从地方史的角度，并且往往只探讨某一历史时代的情况，缺乏从海洋性聚落城市发展史的宏观视角进行审视。

二十世纪九十年代以来，随着“海洋社会经济史理论”的提出，“海洋人文”开始成为研究的对象。学者们开始从历史人类学的角度对泉州历史文化进行探讨，试图揭示泉州历史文化的独特内涵。

人类学者对研究泉州这座城市的发展史做了有益的探索。首先需要提到的是美国著名人类学家施坚雅的解释模式。他运用中心地理论对中国城市史以及以城市为中心的区域经济史进行了卓有成效的研究。他的理论贡献在于突破了地方史研究囿于行政区域的局限，创立了以市场为基础的区域体系理论。施坚雅指出，以中心城市为核心的区域经济发展和衰落的周期，与王朝的政策、区域自然地理条件、交通运输业的发展及天文变化有关。他以中国东南沿海区域同华北区域作为一对参照物来论证中国区域间的发展周期可能是完全不同步的观点^①。施坚雅的《中华帝国晚期的城市》是一部论文集，从“历史上的城市”“空间的城市”

“作为社会体系的城市”三个主题出发，从多个角度探讨了明清时期中国城市发展的诸方面认识。施坚雅的经济中心理论和区域城市发展的解释模式对于我们理解区域中心城市的兴衰是有启发的，尤其是对明清时代城市发展变迁的见解十分独到，但是对于史前至历史时期泉州海洋聚落的发展变迁，其理论并不能完全解释其中的规律。其次，王铭铭先生的《逝去的繁荣：一座老城的历史人类学考察》^②是一部从历史人类学角度对泉州城市发展史进行研究的著作。该书考察并阐释了泉州在宋元时代文化多元主义影响下迅速发展，以及明清以来泉州在本土主义意识形态及世界帝国主义势力的双重压力下出现的权力、经济与文化的转型。这部著作对泉州城市变迁的内在动力进行了更为深刻的阐述，对本文有不少启发。但该文在大量引用人类学理论对泉州城市与文化发展模式进行阐释时，在利用考古资料来演绎泉州海洋聚落城市的发展进程上却略显不足。在“海洋社会经济史”的理论指导下，历史人类学开始通过探讨港市的变迁来复原中国海洋社会经济发展史。蓝达居先生的《喧闹的海市——闽东南港市兴衰与海洋人文》^③一书，从

① G·William Skinner: The Structure of Chinese History. Journal of Asian Studies. VD. XIIIV. NO. 2February, 1985, P271-292.

② 王铭铭：《逝去的繁荣：一座老城的历史人类学考察》，浙江人民出版社，1999年12月。

③ 蓝达居：《喧闹的海市——闽东南港市兴衰与海洋人文》，江西高校出版社，1999年12月。

历史人类学角度对闽东南沿海“港市”进行明确的研究。该书考察了闽东南沿海港市明清以来的兴衰变迁，揭示了闽东南沿海社会经济发展的变迁史，同时对港市的海洋人文进行了解读与叙述。其贡献在于，明确运用“港市”的概念对“海洋人文”内涵做了探讨。蓝达居在这本书中提出，港市首先是一个地理概念，指涉及一定的时空坐落；港市又是一种经济区域，更是一个人文区域。因而，港市是一种复杂的自然人文现象。作者对东南沿海港市变迁做了整体性的考察，内容涉及泉州港市的发展史，但泉州港市个案的研究稍微显得简略，尤其缺少对港市史前以来海洋性传承的规律性探讨。郭延杰的《泉州港市文化研究》（厦门大学2008年硕士论文）探讨了港市文化的构成，进而论述了泉州港市文化形象的海洋性品格。但该文较多关注泉州港市的对外交往、社会结构、宗教文化与饮食文化及其所体现的海洋性品格，而较少关注泉州海洋性聚落和城市的形成过程。

综上所述，泉州海洋聚落与港市研究可以上世纪九十年代杨国桢先生“海洋社会经济史理论”的提出为界分为前后两段。前一阶段泉州史前聚落考古和历史时期遗迹研究被人为割离开，考古学者较多关注晋江流域史前文化谱系的重构、聚落遗址的分布规律、生业形态和经济生活，历史学者则偏爱于从城址变迁和布局、航路航线、造船技术和船货、外来宗教、人口迁徙、海洋政策等角度对泉州港市进行片段性和局部性的复原研究。后一阶段无论是人类学家施坚雅和王铭铭尝试从区域经济理论来阐释泉州港市的兴衰，还是蓝达居、郭延杰在“海洋社会经济史”理论指导下对泉州港市海洋人文和海洋性品格的解读，都没有完全揭露出泉州海洋聚落与文化土著生成、汉越融合和“华南汉人”传承的历史风貌。

3、研究思路与创新

本文主要以海洋考古学的理论作为指导，结合对历史学、人类学的文献分析，从考古遗存的角度复原泉州海洋性聚落城市的发展史。这一研究思路主要源于海洋考古的理论启发。从聚落考古学发展史的过程来看，海洋聚落考古是一个新出现的研究领域。欧美考古学界最早对海洋聚落进行研究，提出了“海岛考古学”、“海岸与海岛考古学”及“海洋性社群”等新的概念。^①近年来，中国海洋聚落考古研究也获得了不少新进展。国内外学术界对海洋性聚落做过一系列调查研究，分别从滨海聚落遗址、沿海港市建筑等方面入手。比较突出的研究成果有，严文

^① Rainbird P. The Archaeology of Islands. Cambridge University Press, 2007.

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库